

Ryanair. Assistenti di volo senza diritti. I nuovi forzati del lavoro

Nella Ryanair una volta chiuse le porte ci troviamo praticamente sul suolo irlandese, ma questo piccolo particolare diventa impossibile da interpretare univocamente se parliamo di voli operati esclusivamente nello spazio aereo italiano. Non si capisce, infatti, per quale ragione il Gratta e Vinci venga tranquillamente venduto a bordo anche sui voli domestici, nonostante i Monopoli di Stato vietino le lotterie straniere in Italia, e sempre sulle stesse direttive, operate quindi nel nostro paese, si possano acquistare anche altri prodotti, come profumi, orologi, addirittura orecchini con collane, tutto delle cosiddette marche di "moda", con un risparmio che può addirittura arrivare a 18,50 euro rispetto al costo nei negozi presenti sugli scali aeroportuali.

Ma con una differenza sostanziale. In questo caso il servizio di vendite a bordo è accompagnato da uno scontrino. Sembra, infatti, che lo Stato italiano abbia costretto Ryanair ad emettere una ricevuta il cui rappresentante fiscale figura essere la Meridian Vat Italia con sede a Napoli. Una società, che si definisce -come scrive nel suo sito web - leader per la gestione del rimborso dell'Iva pagata sui servizi usufruiti all'estero. Fin qui tutto bene. Ma una domanda sorge spontanea: perchè i prodotti venduti nei voli nazionali vengono obbligatoriamente fiscalizzati, mentre i dipendenti italiani della Ryan Air che risiedono nel nostro paese, non hanno nessun diritto rispetto ai loro colleghi degli altri vettori italiani? Esistono forse due pesi e due misure? O meglio lavoratori regolari e lavoratori fantasma? Sembra che le prerogative per un contenzioso legislativo ci siano tutte. Tuttavia per capire meglio questa contraddizione pensiamo ad un imprenditore italiano che decide di delocalizzare la produzione in Inghilterra. Un'operazione possibilissima, purchè la nuova azienda si attenga scrupolosamente alle leggi del paese ospitante, specialmente in tema di assunzioni e contratti di lavoro. Ma per i lavoratori italiani della Ryanair non è proprio così. Una questione, questa, che cerca delle risposte dal lontano 2006, anno in cui il sindacato Sdl (Sindacato dei Lavoratori intercategoriale) sollecitò le autorità italiane, dagli ispettori del lavoro fino all'anti-trust, affinché si procedesse ad una verifica contrattuale e normativa adottata dalla compagnia irlandese. Una richiesta tra l'altro sollevata anche dagli stessi assistenti di volo Ryanair, che in forma anonima per paura di ripercussioni da parte della compagnia irlandese, avevano denunciato una condizione lavorativa al di fuori di ogni norma legislativa e alla quale ogni compagnia operante nel suolo nazionale dovrebbe attenersi. All'epoca, esattamente il 24 gennaio del 2006 tre deputati della coalizione dell'allora governo Prodi depositarono un'interrogazione parlamentare, il cui contenuto in sintesi chiedeva di far chiarezza sulle condizioni a cui erano sottoposti i lavoratori italiani della Ryanair che operavano in qualità di assistenti di volo e che non erano regolarizzati secondo le normative italiane. Passò qualche tempo, ma la richiesta cadde nell'oblio. Un anno più tardi, nell'aprile del 2007, sempre il sindacato dell'Sdl chiese l'apertura di un'inchiesta sulla condizione dei dipendenti del vettore low cost irlandese che risiedono in Italia. A questo proposito il sindacato presentò un esposto alla magistratura attraverso la quale denunciava una situazione di estrema precarietà e - a loro avviso - di "illegalità" del personale Ryanair che opera in Italia: "possono essere licenziati da Ryanair in qualsiasi momento - scrisse l'Sdl - non pagano le tasse, non pagano i contributi sanitari ma usufruiscono del servizio sanitario in quanto disoccupati, e non del servizio sanitario dei naviganti come gli assistenti di volo ed i piloti italiani, non sono soggetti alle normative Enac che riguardano la sicurezza ed i limiti di volo e servizio previsti per il personale navigante, non pagano i contributi previdenziali e quindi non godono della pensione".

Infatti quest'ultimi, pur subendo una condizione di sfruttamento, pensiamo solo al divieto di essere iscritto ad un sindacato, per lo Stato italiano è come non esistessero in quanto risultano disoccupati e percepiscono una retribuzione da un paese terzo, con la conseguente elusione fiscale. Le denunce furono inoltrate alle Procure della Repubblica di Bergamo, Roma, Velletri e Pisa, città in cui la compagnia irlandese aprì le sue prime basi operative. Oggi a quattro anni di distanza la situazione è rimasta immutata. E così il vettore low cost non è di fatto obbligato a rispettare le leggi e le normative italiane per quanto riguarda il suo personale impiegato in Italia. Anzi, la Ryanair continua indisturbata ad aumentare le basi operative nel suolo italiano. Oggi se ne contano addirittura dieci: Ciampino, Pisa, Bergamo, Bologna, Brindisi, Bari, Trapani, Alghero, Pescara e infine Cagliari con un traffico passeggeri che nel 2009 è stato pari a 20 milioni di passeggeri solo in Italia, su un totale di oltre 66 milioni.

Viene da chiedersi com'è possibile che ciò avvenga. La Ryanair anche in Francia adottò lo stesso trattamento per il personale, ma il Consiglio di Stato francese nel luglio del 2007, dopo una battaglia a colpi di ricorsi durata 9 mesi, impose definitivamente al vettore irlandese di applicare ai suoi naviganti dislocati nel paese la normativa, il diritto sociale ed il codice del lavoro francesi. Per questo motivo la compagnia irlandese è in procinto di lasciare anche l'ultima base operativa, quella di Marsiglia. In Italia, le cose invece vanno in tutt'altro modo.

La Ryan Air, infatti, allarga sempre più i suoi orizzonti, mentre sul piano occupazionale sembra operi sotto il cappello protettivo di concessioni dalle quali trae enormi vantaggi. E c'è addirittura chi esalta il vettore low cost definendolo il futuro del trasporto aereo. Strategie di marketing, si potrebbe azzardare, visto che la fantasia non manca a questa compagnia che riesce spesso a innescare accesi dibattiti. Non ultimo quello pronunciato da Michael O'Leary che prevede nei prossimi anni di far viaggiare i passeggeri addirittura in piedi sulle tratte di corto raggio al costo irrisorio di 4 euro.

E poi ci sono le offerte speciali e una serie di opzioni come quello del "last minute" che abbassano ulteriormente il costo del biglietto. Ma se si risparmia sul biglietto evidentemente la voce del costo del personale deve mantenere una condizione vantaggiosa per questo vettore. A partire dalle cosiddette basi operative, dichiarate tali dalla Ryanair, ma solo sulla carta, per evitare il contratto e le normative per i naviganti previsti dalla legge italiana. Eppure i voli della RyanAir originano proprio dagli scali italiani per fare ritorno dopo 3 o 4 tratte sul medesimo aeroporto. Questo significa che i suoi assistenti di volo e piloti risiedono nelle città italiane deputate a basi di armamento a tutti gli effetti, proprio come fa l'Alitalia, la Meridiana o l'AirOne. Con la differenza che i naviganti italiani della compagnia irlandese nonostante siano

impiegati a casa loro, lavorano in assenza di tutele e diritti. Basta solo una piccola influenza di stagione o un piccolo infortunio per accorgersi che il personale navigante di RyanAir non ha nessun tipo di assistenza medica in Italia visto che dalla loro detrazione una parte spetta al welfare irlandese. Nella busta paga, che prevede una retribuzione di 12 mensilità il cui ammontare è congelato fino al 2011 per via della crisi economica, si legge una voce: "Uni/Med/ID" pari a 27,08 euro, che viene versata agli assistenti di volo per coprire eventuali spese di medicinali, dell'uniforme e del cartellino plastificato identificativo che i dipendenti sono obbligati ad esibire all'interno degli scali aeroportuali. E alla faccia della privacy se un medico rilascia ad un assistente di volo un certificato medico quest'ultimo deve essere presentato alla compagnia non solo con la prognosi che indica i giorni di malattia, come previsto per legge, ma anche con la diagnosi, proprio per giustificare la causa patologica dell'assenza.

In Italia esiste la Cassa Marittima per tutti i naviganti siano essi aeroportuali o navali. E sempre in Italia, come in altri paesi, la legge prevede che le compagnie aeree rispettino la direttiva dell'Oms, (Organizzazione Mondiale della Sanità) che rilascia un libretto internazionale per le vaccinazioni. D'obbligo è la profilassi della febbre gialla per tutte le persone che prestano servizio in volo, a prescindere che un navigante operi su voli di medio raggio o sugli intercontinentali magari con destinazioni particolarmente rischiose per la salute. Ma di questo non c'è traccia tra gli assistenti di volo. Non parliamo poi del cosiddetto brevetto per gli assistenti di volo che in Italia viene rilasciato previa autorizzazione di Civilavia, l'ente preposto dal Ministero dei Trasporti, che valuta attraverso un esame sia la preparazione tecnica di ogni assistente di volo in caso si verificano delle emergenze a bordo, sia le procedure di primo soccorso ad un eventuale passeggero. Brevetto che per essere mantenuto nel corso degli anni successivi richiede ulteriori test tecnici e soprattutto le visite mediche, il cui organo controllore è l'IML, l'Istituto di Medicina Legale dell'Aeronautica Militare che stabilisce l'idoneità psico-fisica di ciascun navigante. Non dimentichiamo che stiamo parlando di un lavoro che si svolge a 10mila metri d'altitudine in un ambiente quindi non del tutto compatibile con l'essere umano. Lo sanno bene gli steward e le hostess della Ryan Air che durante il turnaround, cioè il transito, devono assistere lo sbarco e il successivo imbarco dei passeggeri, pulire la cabina e infine controllare l'integrità dei dispositivi di sicurezza presenti a bordo, (safety-check ndr). Il tutto in soli 25 minuti, e spesso, ma questo non succede in Italia perchè altrimenti i tempi di dilatarebbero, con la procedura di rifornimento carburante in corso. Insomma un carico di responsabilità esasperante, considerando l'importanza e la complessità che tali operazioni richiedono.

Un lavoro al limite della sopportazione per gli assistenti di volo, ci racconta chi l'ha provato, retribuito dalla compagnia irlandese in due tranche, il 28 e il 14 di ogni mese, rispettivamente il "basic", ovvero la paga base e la retribuzione delle ore volate. Una somma che varia dai 1.200 ai 1.500 euro al mese, a meno che non ci siano giorni di malattia che alleggeriscono la busta paga a causa delle detrazioni. La somma viene versata in un conto corrente della Bank of Ireland che ogni dipendente italiano è obbligato ad aprire se vuole ricevere gli emolumenti. E non finisce qui. Perchè in Ryanair i dipendenti si devono pagare proprio tutto. Dal corso di addestramento che costa attorno ai 1.500 euro, all'uniforme che viene rimborsata, ma solo quando il rapporto di lavoro viene prolungato con la compagnia irlandese a tempo indeterminato. 500 euro per 2 pantaloni, 1 giacca, 5 camicie 1 cravatta e un trolley da viaggio. Fosse solo questo. Una volta assunti i dipendenti si recano in aeroporto si pagano il parcheggio a spese loro e ciliagina sulla torta anche se lavorano 12 ore consecutive, per la compagnia non è contemplato mangiare, tanto che gli assistenti sono costretti a portarsi da casa addirittura l'acqua da bere. Insomma schiavi italiani del XXI secolo che risiedono nel loro paese, ma è come se non esistessero. Eppure osservando gli introiti di Ryanair tutto si può dire, fuorchè sia un vettore che versi in condizioni economiche drammatiche, nonostante la crisi. A marzo del 2010 ha chiuso il bilancio con oltre 2 miliardi di euro incassati sui biglietti venduti e un utile che si aggira attorno ai 319 milioni di euro. E a fine 2011 Michael O'Leary, patron di Ryanair ha già stimato di raggiungere i 73 milioni di passeggeri e quindi si prevede un aumento consistente della flotta e del personale.

"Tutto questo avviene - ci hanno spiegato alcuni assistenti di volo - in un clima nel quale regna costante la paura di essere licenziati da un momento all'altro. Basta una malattia prolungata, un rapporto negativo dei supervisor che si fingono passeggeri per valutare l'operato dei dipendenti, oppure volersi iscrivere ad un sindacato solo per tutelare quei pochi, ma sacrosanti diritti per essere sbattuti fuori dalla mattina alla sera." di Alessandro Ambrosin, da Dazebao 4/7/2010